

地方港湾における管理・運営の諸問題と課題

——小名浜港との関連において——

富田 功

(港湾総合研究所)

山上 徹

(日本大学)

目 次

1. はしがき (問題意識)
2. 港湾機能と背後地
3. 港湾管理・運営の現状と問題点
4. むすび (今後の課題)

1. はしがき (問題意識)

わが国における港湾管理・運営の側面が問題視される場合の大勢的な論旨は、「港湾法」を基本視点にすえ「港湾の近代化」を目的意識として展開されてきたといっても決して過言ではなからう。すなわち、「港湾法」をめぐる「管理・運営」の理念と実践を基本とした諸問題—たとえば、港湾施設の効率的な管理(利用)、港湾管理者の財政基盤の強化、望ましい管理・運営組織形態等の主要テーマを問題意識とした論述に力点がおかれてきたように思われる。港湾施設の効率的な管理・利用とは港湾貨物の効率的な流通体系による「港湾の合理化」、港湾管理者の財政基盤の強化とは施設使用料の料率および体系の検討による「管理者自主財源の拡充、安定化」、望ましい管理・運営組織形態とは広域港湾、単一港湾のいずれにもとらわれない「ポート・オーソリティ方式、

もしくは公企業形態の形成化」，と理解されているようである。

これを一言で表現するならば港湾管理者の主体性もしくは自律性の問題ということに要約されるであろう。

港湾管理者の主体性もしくは自律性が問われる場合の認識対象は港湾法上の法的規制⁽¹⁾，認識目的は「港湾の近代化」とされるであろう。したがって「港湾の近代化」の達成を図るためには港湾法上の権限規制のあり方が重要な課題にもなるであろう。

したがって、そのような問題を論理的に展開する論者の間では、「わが国の港湾には、本質的に管理に関する基調がなく、行政がこれに代行しているという特殊な性格をもっている。このことは、一つにはわが国の港湾形成に果たした国家の役割が伝統的な法制化と行政力に港湾管理を委ねてしまったものといえる。」⁽²⁾とされる認識方法が共通基盤になっているようである。

港湾管理・運営問題に関するそうした認識方法は「多分に個人的善意にもとづく理念論の域を出ない」⁽³⁾とされる見地から、次のような点がこの場合の課題になるであろうと指摘されている。すなわち、「大切なことは、もっとも現実的に、そのような理念（地方自治の推進を基盤にした港湾管理の自律性……筆者注）にもとづく改革を進めるためには、どこをどうすればよいか、その点を具体的に考究することである。また実際に地方自治ないしは住民自治に任せた場合、国全体として（もちろん、国際的に通用するあり方として）、うまくいくのかどうか、そのところを解明しなければ、なかなか現実を改めさせる力にはならないのではなからうか。」⁽⁴⁾

われわれはこの考え方を、港湾管理・運営問題を政策・実践的に改革しようとする場合、つまり「港湾管理の地方分権」を主張しようとする場合の示唆的な提言として受け止めなければならないであろう。

というのは、そうした考え方で発想される論者からすれば、「港湾管理の地方分権の主張が、私の見受けるかぎり、総じて理念的にすぎ、したがって現実的な政策に結びつく点が弱いのではないか」⁽⁵⁾とされる場合、われわれはこの点を検討しなければならない必要性を自覚するゆえである。

小名浜港をここでの考察対象とした理由は次のとおりである。港湾機能を形成する“港湾サービス”の一供給部門が港湾管理者の「直営体制」⁽⁶⁾にあり、これが、新産業都市指定（昭和39年）等による地域開発⁽⁷⁾が展開されている都市背後地を擁する小名浜港の発展にとってどういう意味をもち、またわれわれの主張する港湾管理・運営問題とどのように関わり、したがって「直営体制」が、港湾管理・運営の将来の方向に対してどのような機能を果たすものなのかを模索する場合の実証的題材とも考えられるゆえである。

- 注 (1) 富田功稿「港湾管理者の実態と問題点（『横浜ポート・オーソリティ調査(3)ー東京湾問題と横浜港一』横浜市港湾局，1974年3月所収）p. 66～p. 68
- (2) 北見俊郎『港湾論』海文堂出版，昭和43年6月，p. 209
- (3) 東海林滋稿「港湾管理における中央と地方」（『近代港湾』ターミナルレポート社，1973年4月所収）p. 35
- (4) 東海林滋，前掲稿，p. 35
- (5) 東海林滋，前掲稿，p. 41
- (6) 「体制」概念については、われわれは北見俊郎教授の所説にしたがっている。（北見俊郎，前掲書，p. 205等参照）
- (7) この間の事情を詳細に考察しているのが、永野為紀稿「小名浜港の“工業港”への発展過程に関する考察」（『小名浜港の港湾整備計画と港湾運営体系調査』1974年3月所収）p. 10～p. 12である。

2. 港湾機能と背後地

(1) 港湾機能と背後地の関係

港湾は、時代によってあるいは立地の如何によって、その機能にウエイトの差を生じる。すなわち「港湾は、各時代の経済社会の要請に応じ、またその発展段階に照応しつつ、港湾のもつ潜在的機能がクローズ・アップされると共に、また政策的課題を受け持ちつつ推移発展している」⁽¹⁾。斯くの如く港湾の機能は、歴史的な存在であるが、北見教授は、「港湾」の現代的定義づけについて「港湾が『点』であるか『面』であるかではなくて、『交通にお

けるターミナル』である」⁽²⁾としている。この見解を貴重なものとし、港湾の機能 (Functions) をしいて分類すれば、次の如き作用を、すなわち①交通的機能、②工業的機能、③経済的機能、④社会的機能、⑤政治的機能、その他に分けられよう。

このような「港湾の機能」とは、港湾の発揮される作用であるが、より直接的に港湾が発揮すべき働きで港湾それ自体が構成している交通用役生産を主体的に創成する人、諸施設、組織体による機能的集団の働きを「港湾機能」とし、「港湾の機能」は、その活動を通じ、包括的に作用し、貢献、寄与する諸作用であるといえる。

港湾機能、すなわち港湾用役提供活動自体は、港湾向け貨物の趨勢にあり、それは背後地 (Hinterland) と対岸の部分 (Foreland) との経済社会活動上によって惹起されるものであるが、どちらかというと背後地の経済社会構造の一特質による場合が強いといえる。つまり、港湾の設置・発達を決定するものは、その背後地の位置 (Hinterlandslage) の経済的条件の強さに重大なかかわりあいを持っているともいえる⁽³⁾。

背後地は、整備計画による機能拡大や港湾周辺地域の産業立地に伴う地域経済構造の変化、交通体系の改変等を反映して極めて動態的である。一定の港湾の背後地を設定することは、種々の要因について検討する必要がある、「動き」(Mobility) にあるといえるが、本項では、小名浜港の背後地を研究対象とするも、将来の小名浜港の背後地をどう設定するかは別として、昭和48年の入出貨品目と関連企業を検出し、その地域的範囲すなわち背後地の広狭に基づく港湾機能の特質とその港湾機能がいかなる主体に貢献しているかを考察してみることとする。

(2) 小名浜港の背後地

小名浜港は、江戸時代には納米の積出港として栄えたが、明治30年常磐線の開通と共に物資輸送の様相が変わり、沿岸、近海漁業の基地となった。昭和2年に第2種重要港湾の指定を受けることにより「離陸」(take-off) し、さらに昭和39年から新産業都市「常磐郡山地区」の指定を受け、東北地

方南部における開発の拠点として工業港への重点移行へと臨海工場群が形成され、整備されて成熟せる (drive to maturity) 港湾へと前進の道をあゆんだのである。

小名浜港における輸移入品目は、工業用原材料が中心であり、輸移出品目は工業生産品であることに注目しなければならない。総取扱貨物量は昭和37年以来、毎年50～100万トン程の伸びを示し、昭和48年における港湾取扱貨物量は801.9万トンで、昭和47年に比べ24%増であり、外貨288.2万トン、内貨513.7万トンである。輸移入617.4万トンの内、移入360.4万トン、輸入257.0万トンであり、輸移出184.5万トンの内、移出153.3万トン、輸出31.2万トンとなっており、主要品目は化学工業品、鉱産品、林産品である。

小名浜港には48年6月現在、公共埠頭として1号～4号埠頭に26バースを有しており、私設専用埠頭 (工場埠頭) は存在していない。

では、このような取扱貨物量と公共埠頭での小名浜の背後地は、いかにあるかを考察してみよう。地理的事情よりその背後地を3区に大別できる。

先ず、第1に直接にして実質的な背後地は常磐地区ではなかるうか。小名浜港の広義の臨海工業地帯の範囲は、常磐地区 (いわき市) であり、狭義の臨海工業地帯の範囲は旧磐城市といえる⁽⁴⁾。

第1表の如く、小名浜港取扱貨物総計801.9万トンの内、約750万トンの95%近くが、常磐地区内の産業に関係するものであり、ここに小名浜港の背後地を考える上に最大の特徴を見出せる。つまり小名浜港に入出賃する貨物の殆んどが、常磐地区内の臨海性工業の集積を背後にもつ、旺盛な生産活動に関係するものである。

常磐地区の企業立地動向は、従来から小名浜港との関連で日本化成(株) (旧日本水素工業) が立地していたが、石炭産業の斜陽化に代替しつつ、新産業都市指定以後、港湾にできるだけ接近し非鉄、化学工業 (ソーダ・アンモニア・硫酸等) の加工部門による比較的生産額当り重量性の少ない産業の集積立地という特徴を示しながら相次ぐ臨海性指向の工業を誘引したものであり、「臨海性装置工業」の内でも鉄鋼、石油精製等のような自らが接岸施設

表1 小名浜港主要出入貨物内訳表(48年)

区 分	入貨品名	仕 出 地	トン数 (万)	関係企業名	出貨品名	仕 向 地	トン数 (万)
鉍 産 品 231.7	石 炭	ソ連・オーストラリア・韓国・国内	77.0	小名浜製練 東 邦 亜 鉛 小名浜吉野石膏 品川白煉瓦 堺 化 学 呉 羽 化 学 日 本 電 工 宇 部 興 産 新日本化学 日 本 化 成 日 本 化 学 トモエ化学 共同石油(株) 三菱石油(株) 常磐火力発電所 常 磐 興 産 小名浜魚市場 石材共同組合 小名浜合板 江戸川製材 外材共同組合 いわきくみあい飼料	マグネシア・クリンカー	国 内	1.0
	鉛 鉍	ベルー	1.0		硫 酸	"	31.0
	亜 鉛 鉍	アメリカ・ベルー・韓国・メキシコ	27.8		銅 か ら み	"	9.1
	銅 鉍 石	カナダ・ベルー・オーストラリア・チリ	60.1		酸 化 鉄	"	
	イルミナイト	マレーシア・オーストラリア	4.0		硝 安	オーストラリア・国内	0.7
	原 油	茨城・神奈川	9.0		可 性 ソ ー グ	国 内	5.0
	り ん 鉍 石	アメリカ・ヨルダン・ナウル・国内	21.6		亜硫酸ソーグ	"	3.6
	工 業 塩	オーストラリア・メキシコ・中国・国内	21.5		化 成 肥 料	"	4.1
	磁 石	中国・タイ・韓国	1.9		石炭コークス	"	21.8
	重 晶 石	国 内	2.7		粗 タ ー ル	"	3.2
	ピッチコークス	"	3.5		粗ベンゾール	"	0.6
化 学 工 業 品 245.1	粘 土	"	1.6	アンモニア水	フィリピン	6.5	
	セ メ ン ト	山 口	12.4	液化アンモニア	国 内	1.0	
	化 学 肥 料	アメリカ・ソ連・カナダ・国内	14.6	尿 素	中国・フィリピン・インドネシア	22.8	
	重 油	国 内	157.6	石 膏	国 内	7.0	
	ガ ソ リ ン	"	6.0	並 塩	"	4.7	
	ナ フ サ	"	33.7	鉛 鉍	"	0.8	
	軽 油	"	5.1	亜 鉛 鉍	朝鮮・国内	1.8	
	灯 油	"	4.3	石 炭	国 内	2.1	
	メ タ ノ ール	"	3.8	合板・ドリーム板	"		
	オイルコークス	アメリカ・ソ連・国内	7.6	砂利・砂・石材	"	20.8	
農 林 水 産 品 109.1	も ろ こ し	国 内	3.9	配 合 飼 料	"		
	とうもろこし	"	3.4	精米・水・氷	海上(船用品)	19.0	
	漁 獲 物	"	7.0	重 油	" (")	5.5	
金 属 機 械 工 業 品	原 木	フィリピン・インドネシア・ソ連他	94.8	レジナスビッチ	国 内	0.7	
	自 動 車	アメリカ・国内	9.5	そ の 他		11.7	
その他22.0	計 617.4	輸 入 257.0	移 入 360.4	マツダ運輸東京	計 184.5	輸 出 31.2	移 出 153.3
				合計 801.9			
							外貿 288.2 内貿 513.7

出所:「福島県小名浜港湾建設事務所」

地方港湾における管理・運営の諸問題と課題

等の港湾施設（工場埠頭）を保有することを必要とする業種の集中，集積ではなく小名浜港の公共施設と共に稼働している。特に，旧磐城市地区の港湾背後に各種の工場群を誘引し「工業生産の場」としての工業地帯を背後地にもつ工業港の特質を形成し，いわば工業立地政策によって，港湾機能が支えられ，培養されてきているといえる。小名浜港の実質的背後地は常磐地区，特に狭義の旧磐城市地区であり，港湾機能は，産業開発の門戸として臨海工業の拡大再生産に寄与し，その展開と港湾機能は一体化している。

第2の背後地は，福島県全域を範囲と考えれば，福島県の企業立地の地域構成は，県北・県南・会津・相双・郡山・常磐の6地区に分けられるが，従来より中通り，浜通りと呼ばれるように県を縦貫する交通があっても，横（県中部と海岸部）の連絡は疎であり，常磐地区以外の各地区で小名浜港を利用するのは，時々，郡山地区立地の数企業（保土ヶ谷化学工業㈱郡山工場，日本化学工業㈱三春・郡山工場等）や，会津地区（日曹金属㈱会津製錬所等）が一部小名浜港より原材料の輸移入に依存することもある。ともあれ，小名浜港の背後地としての全县との関係は，全く皆無というわけではないが港湾の直接的役割は微弱であり，単に行政上より福島全域と背後地を考えるのでは形式的な背後地といってよいであろう。

さらに第3の背後地は，より拡大して東北，関東その他の地方と考えられるが，周辺港湾との関係，内陸交通網，工業立地の動向，地形，現状の貨物出入状況等を考慮すれば，たとえば，わが国全域を対象として国家的均衡の上にある横浜港の存在は，福島県をはじめ東北各県が背後地を小名浜港とするよりも横浜港の背後地として形成されてきた事実からも，小名浜港の純然たる背後地というには程遠い。しかし48年にはマツダ運輸東京が東北地方方向の自動車，9.5万トン用小名浜港経由で入貨してきているが例外的なものである。

(3) 背後地と工業港の問題

港湾用役提供活動を通じて港湾の機能の波及的効果というものは，貿易量の増大と共に，国民経済の再生産とその成長過程に密接にかかわり，まして

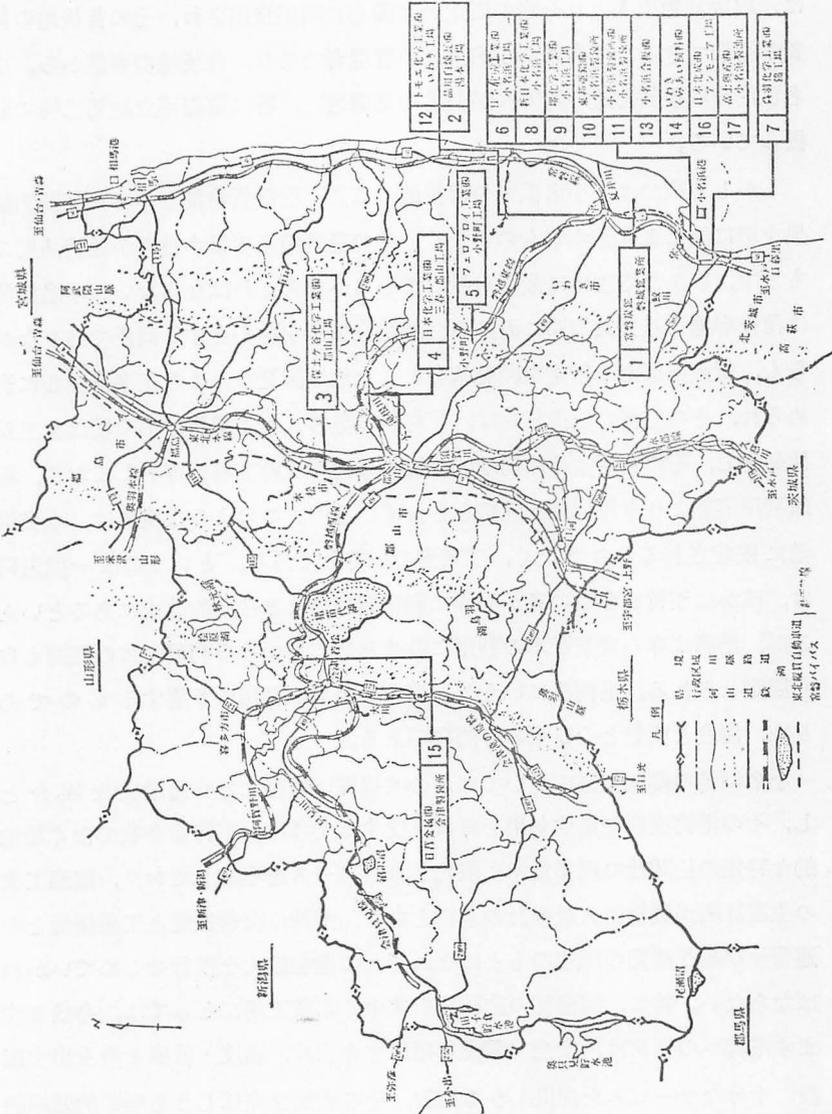


図1 小名浜港背後主要工場配置図

や、その背後地自体も静態的でなく、動態的である。しかし一定の港湾には、取扱貨物出入より一定の固定的な関連企業が検出され、その背後地の特質が指摘できる。福島県が小名浜港の管理者であり、背後地の形態から、小名浜港総取扱貨物量の約95%が前述の常磐地区、特に臨海部立地諸工場で取扱っている。

しかし本項では、小名浜港の背後地の広狭、取扱貨物量といった統計的結果を単に論じようとするものでなく、その港湾機能の果す役割が経済活動のもとで、いかなる主体に最も貢献しているかを考えねばならない。小名浜港は荷役形態より公共埠頭における交通用役生産を中心とする商港でありながらも、新産業都市の指定を開発基礎とした地域開発のための工業港中心に進められ、その港湾の取扱貨物は、原材料の輪移入と工業生産品の積出を主要活動とし、その利用主体は局地的な特定の約20社の工場が専有しており、埠頭利用形態より専用埠頭の性格をもっている⁽⁵⁾。このような現象は、小名浜港に限定されるものでなく、工業港の一特徴である。というのは一般道路は、確かに不特定多数の者が平等に利用開放される社会的欲求にあるといえるが、港湾は専ら産業資本の利用に供せられ、且つその利用全体の範囲も自ら限定せられる。港湾法にいう公共埠頭の公共の利用に矛盾するものであり⁽⁶⁾、制度と実態とのひずみの問題がある。

小名浜港の臨海工業においては、公共埠頭に依存する交通機能を媒介とし、その港湾機能の果す効果を直接享受する主体は、不特定多数でなく局地的な特定の約20社の産業資本に限定され、バースを専有しており、臨海工業の生産計画が貨物出入量推計の基準となり、港湾の交通機能と工業機能との連繋及び相互補完の関連のもとにそれぞれの機能拡大を遂行せしめていかねばならない。特に、臨海部の約20社の集中、集積工場にとっては、今後ますます港湾への要求は、安全・確実を確保する施設、迅速・低廉を生み出す施設、十分なサービスを提供しうる施設、その機能を発揮しうる能率的効率的な管理機構とその運営の合理化を強く望むことであろうが、しかし小名浜港の役割が、港湾整備、開発の政策によって工業港に重点があったとしても、

港湾の機能として特に都市機能，すなわち地域経済との相互関連のうに「公共」の目的を志向し，これを総合することによってはじめて，高度な地域社会を達成するものである。港湾機能をめぐる複雑な利害を調整し，公正で能率的な港湾用役提供活動を発揮すべき主体的な管理体制の確立が必要となるであろう。

- 注 (1) 喜多村昌次郎著『港湾産業』成山堂書店，p. 3
(2) 北見俊郎著『港湾総論』成山堂書店，p. 156
(3) Erich. A. Kauty. 「Das Standortsproblem der Seehäfen」1934, S. 7 参照。
(4) 運輸省港湾局編「港湾計画資料集(改訂版)」昭和45年12月，p. 86, p. 94参照。
(5) 今野修平，永野為紀稿，「工業港における埠頭利用の問題点」現代港湾の諸問題，日本港湾経済学会編：No. 9, p. 261を参照されたい。
(6) 港湾法：第12条第4項，5項等にみられる如き「一般公衆」との矛盾。

3. 港湾管理・運営の現状と問題点

初項ではわれわれは，港湾管理・運営問題の論点を概述することによりその本質を見出さんとし，これを問題意識としたのである。

本項では小名浜港の港湾管理・運営の現状と問題点を考察してみよう。この場合，わが国港湾に共通すると思われる港湾管理・運営の性格づけを試み，これが地方港湾の「管理・運営」にどのように投影されているかをも把握してみたい。

経済成長と輸送技術革新を基本的要因とした貿易の振興，拡大等を背景裡に海上輸送貨物の増勢は近年著しい。

海上輸送貨物の増勢が港湾向け貨物の増大化をもたらすのは必然的である。この場合，港湾荷役の対象貨物および荷役方法のウエイトは一般的には，港湾の生成発展過程，都市背後圏の地域経済構造，埠頭背後の立地企業の構成種別等々の諸要因，したがって港湾の性格等を反映して異なるものである。反対に，港湾の性格等による相異は港湾荷役の対象貨物および荷役方法のウエイト

を規定するものである。

したがって、各港の特色をみる場合には港湾荷役の対象貨物および荷役方法のウェイトを一つの指標とすることができるわけである。

開発港湾としての小名浜港の特色の一つは、周知の如く、埠頭背後の主要立地企業の性格上、石油その他の多種類化学工業の需要が基本的条件となる臨海工業港といえるものである。また小名浜港の港湾区域、臨港地区での港湾流通業務を担当する主要企業は6社であるが、このうち港湾運送機能を果している企業は小名浜海陸運送KKと三洋海運KKの2社である⁽⁴⁾。

ここで重要な点は、小名浜港のそうした特色が港湾管理・運営上どのような問題を台頭させているかの考察である。これは後述されよう。

港湾の性格もしくは特性を把握する場合には上述した諸要因の他に、主な利用船級、埠頭利用形態、背後施設等の諸要因もあることは、周知のとおりである。

港湾の性格もしくは特性を規定する諸要因は、確かに、港湾管理・運営を性格づける構成要因となろう。しかし、これは実質的な要因ではなく、むしろ形式的な要因とされるのではなからうか。すなわち、港湾の性格もしくは特性が港湾管理・運営を性格づける実質的な要因とはされないのではあるまいか。ここでの実質的な要因とは、法制と行政によるところの「管理」を「運営」と同義的に理解するならば、前述した港湾法上の諸規制がそれになるのではなからうか。

したがってわが国における港湾管理・運営の基本的性格は港湾法による権限規制の側面に求められるであろう。つまり、港湾管理・運営形態、機構のいかんにかかわらず、欧米主要港湾にみられる「経営・管理」の機能、すなわち港湾を主体的に経営、管理する職能が経営組織化されていないので、「企業性」の発揮の原則は公式化されていないはずである。したがって何よりも「公共性」を優先させようとする側面に港湾管理・運営の力点がおかれるようである。

そうした港湾管理・運営の基本的性格は、港湾管理者の財政基盤強化等の見

表1 荷役機械の稼働実態

上段：46年度，下段：47年度（見込）

名称	職員配置数	取扱貨物量 (トン)	構成比 (%)	稼働時間	トン取扱量 時間	公称能力	平均能力	稼働効率 実能力 公称能力
1-1	3名	95,331	5.0	529.5	180	トン 150	トン 120	120.0
		67,795	3.3	413	164			109.3
1-2	3名	142,501	7.5	979	146	210	180	70.0
		154,080	7.5	906	170			80.9
2-1	4名	317,230	16.7	1,786.5	178	240	170	74.1
		361,574	17.6	1,873	193			80.4
2-2	3名	269,670	14.3	1,477	183	240	170	76.2
		267,888	14.5	1,610	185			77.0
3-1	4名	308,088	16.2	1,754	176	315	240	55.8
		326,649	15.9	1,593	205			65.0
3-2	3名	306,499	16.2	1,749	175	315	240	55.8
		310,214	15.1	1,551	200			63.4
3-3	3名	227,690	12.0	1,204	189	315	240	60.0
		301,996	14.7	1,556	194			61.6
3-4	3名	223,529	11.8	1,196	187	315	240	59.3
		217,766	10.6	1,189	183			58.0
1-7		8,087	0.4	128.5	63	70	60	90.0
		16,435	0.8	208	79			112.8
計	26名	1,898,625	100.0	10,803.5	1,477	—	—	—
		2,054,400	100.0	10,899	1,573			

出所：「小名浜港湾統計資料」より作成

地から必然的に問題視されるわけである⁽²⁾。

この場合、われわれは港湾管理者財政の収支アンバランスだけをみて無批判的に「近代化主義」に偏向するものでは決してない。つまり、「港湾の近代化」

表2 岸壁別取扱貨物量の推移

岸壁	年次 貿易区分	45		47		47/45(%)	
		内 貨	外 貨	内 貨	外 貨	内 貨	外 貨
1 — 2		264,144	18,685	197,657	40,667	74.8	217.6
1 — 3		126,118	127,620	5,269	187,141	4.2	146.6
2 — 1		93,279	505,367	71,545	460,455	76.7	91.1
2 — 2		43,993	325,100	14,045	331,313	31.9	101.9
3 — 1		266,282	525,357	415,576	318,280	156.1	60.6
3 — 2		29,685	326,758	23,272	330,666	78.4	101.2
3 — 3		45,399	298,479	91,806	336,981	202.2	112.9
3 — 4		15,084	278,679	53,425	276,212	354.2	99.1
合 計		883,984	2,406,045	872,595	2,281,715	98.7	94.8

出所：「小名浜港湾統計年報（昭和45年，47年）」より作成

の目的を達成するためには現在のような地方分権化の採られていない「港湾管理・運営体制」を近代化させることが基本的要件となろう。この基本的要件とは、「公共性」—すなわち港湾サービスの提供義務等—を履行させ、「企業性」を原則化させるといわれる「港湾の経営化」によって充足されるのではなからうか。したがってわれわれは「公共性」と「企業性」は本来的に対立、矛盾するものではないと考え、「公共性」と「企業性」は「港湾の近代化」を構成する要因ともいえよう。

これまではわが国における港湾管理・運営の基本的性格を若干考察してきたが、以下では小名浜港における港湾管理・運営の現状を“港湾サービス部門”の実態の視点から概述し、その問題点を指摘してみたい。

臨海工業港とされる小名浜港の埠頭利用状態の特色は、公共専門埠頭利用の臨海工場が主体となっている点に求められるであろう⁽³⁾。いっぽう、これに対応した“港湾サービス”の供給部門が県営形態—以下「直営体制」という—をとっている点に着眼すれば、これは小名浜港における運営方式、要するに港湾管理・運営の特色とされる。

表3 計量器の使用状況

上段：46年度
下段：47年度

名 称	使用延台数	47年度/46年度 (%)	計量貨物量 (トン)	47年度/46年度 (%)	扱量/台	47年度/46年度 (%)
1 — 1	16,434	273	1,171,000	△23.3	71.2トン	28.0
	44,844		898,000		20.0	
2 — 1	65,969	△21.2	1,794,000	102.3	27.2	129.8
	52,016		1,836,000		35.3	

出所：「前掲資料」より作成

したがって小名浜港のそうした特色からすれば、港湾管理者と港湾利用者は“港湾サービス”の需給形成者として密接な関係を有しているものと思われる。

これは、臨海工業港の労働対象を基本とした“港湾サービス”の供給条件をめぐる基本的問題ともなるはずである。そうした問題は「直営体制」における公共性の見地から“港湾サービス”の不断な継続的提供義務に関する問題性を包含しているともいえる。

“港湾サービス部門”の実態をみたのが、表1、表2、表3および表4である。

それによると問題点は次のようになるであろう。

第1には、荷役機械の稼働実態からみた効率性と労働生産性である。前者の場合には1—1、1—7を除いた他の荷役機械の非効率性である。後者の場合には1—1、2—2、3—3および3—4の労働生産性の低下である。したがって荷役機械部門における労働力構成の問題である。

第2には、引き船部門では特に時間外労働の占めるウエイトは相対的に高い。したがってこれは付加的労働条件の問題であるゆえ、労務管理の問題と関係するのである⁽⁴⁾⁽⁵⁾。

第3には、特定な労働対象—たとえば、燐鉱石、銅鉱石および亜鉛鉱石等—による保健衛生上の問題が台頭するのである。これは一般的に臨海工業港に共通する問題とも思われる。

表4 引き船の使用状況

年度 区分	45	46	47	46/45(%)	47/46(%)
使用回数時間内	129	160	128	124.0	80.0
使用回数時間外	303	343	276	113.2	80.5

出所：「前掲資料」より作成

第4には、「直営体制」という「公共性」の見地から，“港湾サービス”の供給条件が「荷主従属型」，したがって第2の問題点を誘発する基本的要因となっていることは問題視される。つまり，“港湾サービス部門”が単に荷主の便益のためだけに限界以上の“港湾サービス”が需要されているようなことはなからうかとされる。たとえば，3号埠頭1号機，2号機がその第1岸壁を同時に使用する方法は一面過剰サービスのようである。

以上，きわめて大雑把な問題点を指摘したわけであるが，“直営体制”をめぐる港湾管理・運営問題の底は深いように思われる。したがって，われわれはこの問題に関しては残された研究課題としたい。

- 注 (1) 喜多村昌次郎稿「港湾産業の機能と港湾の管理，運営」(『小名浜港の港湾整備計画と港湾運営体系調査』1974年3月 所収) p. 35—p. 36参照
- (2) 鈴木暁稿「港湾管理運営の概況」(『大規模工業基地港湾経営の諸問題と方向』埠頭経営研究会，1974年6月 所収) p. 42—p. 49等参照
- (3) 永野為紀稿「小名浜港の工業港への発展過程に関する考察」(『小名浜港の港湾整備計画と港湾運営体系調査』1974年3月 所収) p. 16
- (4) 現行の時間外労働は労働基準法第36条に違反すると指摘される。
- (5) 港湾労働の特殊性による作業体系上の問題が考えられる。

4. むすび（今後の課題）

本稿では、小名浜港との関連において港湾機能と背後地を分析し、港湾管理・運営の現状を、特に“港湾サービス”部門の実態をみ、それによる問題点を若干示した。

われわれは小名浜港の「直営体制」を問題にし、「港湾管理・運営の近代化」を模索したが、「港湾の近代化」を達成するためには、客観的、合理的な見地から再考察することが不可欠と思われる。

本稿を執筆するに際しては、福島県土木部港湾課藤野主査（現総務部第三財産係長）、福島県小名浜港湾建設事務所の関係者、特に鈴木港営係長（現管理課長）にはいろいろとお世話になったので感謝の意を表しておきたい。